Compte-rendu de la 1ère réunion du Comité national de l'Information Aéronautique de l'Aviation Légère et Sportive

Destinataires : Membres du comité et participants
DGAC, DTA, DIRCAM, CRAGALS, CRG, DSNA/SDPS, DSNA/DO

Rédacteur : Martial DUQUEYROIX

Liste des participants : voir en annexe 1

	Ordre du jour
1	Création du comité de l'information aéronautique - Projet de texte - Mode de fonctionnement
2	Etat des lieux et Perspectives - Documentation de base de l'usager de l'espace aérien - Outils de préparation du vol - Suites revues de sécurité DSNA - Information permanente Grandes cartes Cartes VAC - Information temporaire SUP AIP NOTAM AZBA
3	Autres projets en cours - Webshop européen - Export de données points VFR
4	Points Divers

1 - Création du Comité de l'information aéronautique

Conformément à l'ordre du jour, le projet de décision portant création du Comité National de l'information aéronautique à été largement débattu.

Les corrections acceptées par le comité sont directement portées dans le texte du projet de décision de création du comité qui sera adressée au Directeur Général de l'Aviation Civile.

Appellation :

Afin de clarifier le périmètre, les participants sont convenus de l'appeler : « Comité National de l'Information Aéronautique de l'Aviation Légère et Sportive ».

Composition du Comité :

Les avis sont partagés sur l'élargissement de la participation à l'AOPA (Association des pilotes propriétaires d'aéronefs), aux compagnies aériennes, aux militaires ainsi qu'à d'autres fédérations non présentes comme l'association des pilotes de montagne. En ce qui la participation de l'AOPA, le représentant de la MALGH s'est proposé d'en discuter avec le CNFAS, cible initiale pour la composition du comité.

La volonté des participants est d'éviter toute forme d'ostracisme, tout en maîtrisant le champ d'action du comité.

La composition retenue pour le comité est la suivante :

- Membres permanents (pour l'administration, représentants des directeurs de services ; pour les fédérations, présidents ou leurs représentants) :
    - Chef du Service de l'Information Aéronautique, président du comité
    - Directeur des Services de la Navigation Aérienne
    - Chef de la Mission Aviation Légère Générale et Hélicoptère
    - Directeur des Services de l'Aviation Civile
    - Les présidents des fédérations d'usagers regroupés au sein du CNFAS (FFA, FFAM, RSA, FF Aérostation, FFP, FFVV, FFVL, FFPLUM, FFG)
    - Le chef de la division exploitation du SIA, qui assure le secrétariat permanent du comité
- Experts permanents (SEFA, Responsable qualité du SIA, Division Publication du SIA)
- Experts ponctuels (DIRCAM / DIA) et membres invités en fonction des sujets à l'ordre du jour.

Article 2 :

Le débat s'est concentré sur les moyens d'optimiser la dissémination de l'information aéronautique. Le comité apparaît comme un moyen en amont pour capter les besoins ainsi qu'un outil en aval pour atteindre l'usager.

Le comité peut faire des propositions en matière de présentation ou de choix de support, mais l'évolution de la réglementation n'entre pas dans son champ de compétences.

Article 5 :

Il sera précisé qu'un règlement intérieur détaillera le fonctionnement du comité :

- les convocations seront adressées avec un préavis d'un mois,
- l'ordre du jour sera proposé par les membres du comité,
- les comptes rendus des réunions du comité seront adressés :
    - au Directeur Général de l'Aviation Civile
    - aux membres du comité
    - aux autres participants
    - à la DTA
    - à la DIRCAM
    - aux CRAGALS
    - aux CRG
    - à DSNA/SDPS
    - à DSNA/ DO

Action : le SIA doit proposer un moyen de communiquer entre les membres du comité.

2 - Etat des lieux et perspectives

2.1 Documentation de base de l'usager de l'espace aérien

Le comité a débattu à la fois du fond et de la forme de la documentation de base actuelle.

Les Fédérations ont reconnu unanimement l'importance et l'utilité des documents mis à la disposition des pilotes. Cependant, l'architecture du Guide VFR, la distribution des informations entre Complément aux cartes aéronautiques et Guide VFR, ainsi que leur mise à jour pourraient être améliorées. Le représentant de la FFA trouve par exemple que la fiche « préparer votre vol » insérée dans la pochette n'est pas suffisamment développée.

Ce sentiment est partagé par d'autres membres du comité qui ont évoqué le besoin de donner au Guide VFR un statut plus officiel. Les représentants des fédérations souhaitent être associés à un travail de refonte.

Certaines initiatives des fédérations (notamment, FFVV et FFPLUM) en matière de synthèse et de diffusion des informations essentielles sont évoquées.

La Présidente propose la création d'un groupe de travail dédié au Guide VFR et au Complément aux cartes. Ce groupe, composé d'une dizaine de membres, aurait vocation à travailler sur les contenus et les structures.

Proposition retenue : mise en place d'un **groupe de travail « Guide VFR et Complément aux cartes »**, animé par le SIA avec l'assistance d'un représentant des fédérations. Les candidats sont invités à présenter leur candidature auprès du secrétariat permanent du comité.

Par ailleurs, les membres du comité regrettent le problème récurrent d'absence ou de retard dans la mise à jour des textes réglementaires dans ces documents. La Présidente le reconnaît volontiers et sollicite le soutien de la MALGH. La Directrice de la DSAC/SO rajoute que ce service pourrait réunir annuellement les responsables de pôles de DSAC dédiés à la réglementation et transmettre au SIA la liste des évolutions.

Proposition retenue : mise en place d'une veille réglementaire pour la mise à jour du guide VFR, avec le soutien de la MALGH.

Le représentant de la MALGH reconnaît l'intérêt d'une telle démarche et profite de l'occasion pour annoncer la préparation par la DSAC d'un symposium sur la sécurité : il se tiendra le 19 novembre 2009 au siège de la DGAC et abordera de nombreux thèmes intéressant les fédérations : préparation des vols, météo, espaces aériens, FH, prise de décision…

En anticipation sur les travaux du nouveau groupe de travail, les membres du comité ont échangé sur quelques points techniques touchant les publications du SIA :

- la faible pénétration des pochettes VFR : 17 000 pochettes diffusées pour un potentiel de 150 000 adhérents.
- le mode de diffusion du Guide et du Complément : seul le guide VFR est consultable sur le site du SIA.
- les très nombreuses modifications des informations publiées, parfois difficiles à intégrer.
- l'importance de l'adéquation entre le calendrier des modifications d'espace aérien et des publications des grandes cartes : les modifications intervenant entre deux « cycles à cartes » peuvent ne pas atteindre les pilotes.

  Pour faciliter la prise en compte des modifications, la Présidente propose de faire apparaître sur le site SIA les dernières modifications d'espaces en jouant sur la complémentarité site/papier.

  Le représentant de la FFA souligne l'initiative du SIA qui en 2008 avait anticipé dans un encart au dos de la « million » une modification importante entrant en vigueur entre deux cycles à carte pour la Corse.

  Un membre suggère de n'avoir qu'un cycle à carte annuel.

La Présidente termine ce point de l'ordre du jour en annonçant qu'un nouvel outil SIA de production de l'information aéronautique (NOPIA) devrait être opérationnel début 2011. Cet outil assurera une meilleure intégrité des données, grâce à une saisie unique des données alimentant les différentes publications du SIA.

2.2 Outils de préparation du vol

<u>OLIVIA</u> : l'outil de préparation des vols reste OLIVIA. Son fonctionnement est désormais sécurisé et sa pérennité opérationnelle assurée pour les deux années à venir.

La DGAC recherche néanmoins un successeur d'OLIVIA, dont les spécifications devront être au minimum celles d'OLIVIA, tout en prenant en compte les propositions faites par le groupe utilisateur d'OLIVIA. Une interface plus conviviale est également recherchée.

Le représentant de la FFA signale qu'OLIVIA est très utilisé par les pilotes (ce que confirment les représentants de la FFVV et de la FFPLUM) et que sa fiabilité s'est améliorée. Cependant il regrette le peu de disponibilité des bornes OLIVIA. La présidente reconnaît ce problème pour l'avoir personnellement vérifié sur certains aérodrome ; il est confirmé dans une synthèse réalisée par les services techniques de la DSNA. La recherche du successeur d'OLIVIA doit également fournir une alternative aux bornes.

Un programme de rapatriement des bornes non utilisées est en cours. La situation au jour de la réunion est la suivante : sur les 53 bornes initialement déployées sur le territoire, 22 fonctionnent réellement avec un taux d'activité très variable, 6 ont été rapatriées à la DTI, les autres sont hors service.

<u>Site SIA</u> : il permet l'accès à OLIVIA et le téléchargement des cartes de l'AIP.

Le représentant de la FFA souhaiterait disposer d'un mode d'emploi du site SIA. Le chef de la division Publication du SIA répond qu'un mode d'emploi est complexe à réaliser compte tenu des différents modes d'utilisation du site, mais que la mise en service de NOPIA apportera des améliorations dans la présentation de l'AIP en ligne et permettra de disposer d'un outil de recherche.

2.3 Suite des revues de sécurité DSNA

La responsable Qualité/Sécurité du SIA rappelle les évènements significatifs mis en évidence lors de la dernière revue de sécurité de la DSNA :

- le nombre de pénétrations intempestives dans les espaces réglementés reste important. Il est en augmentation pour les ULM, vers lesquels les actions de sensibilisation DSNA sont difficiles ou peu efficaces. Beaucoup d'ULM notamment ne sont pas équipés de radio et de transpondeurs, ce que confirme le représentant de la FFPLUM. Au delà de l'équipement se pose vraisemblablement le problème de la formation des pilotes
- la DSNA a demandé la publication des limites de portée radio dans les SIV, suite aux calculs de couverture théorique effectués. Cette publication devrait être effectuée par le SIA sur les cartes SIV des classeurs VAC (coloration rosée des zones concernées).

  La publication des limites de portée radio est jugée peu utile par les représentants des usagers.

2.4 Information permanente

<u>Grandes cartes</u>

Au-delà des points déjà notés au §2.1, les membres du comité ont évoqué d'autres améliorations possibles pour l'usager :

- la lisibilité des cartes : elle est de plus en plus difficile, en raison de l'augmentation continue du volume d'informations à publier et malgré les améliorations importantes déjà apportées par le SIA.
- le choix de l'emprise des nouvelles cartes, qui peut exclure des zones importantes pour les VFR. Exemple : la CTR de Perpignan, qui est hors de la 250 000 « Toulouse », et pour laquelle un membre du comité propose de prévoir un encart au verso.
- le besoin de standardisation dans la représentation des pictogrammes, des transits….
- la poursuite du mappage de la France par des cartes au 1/250 000 ^{ème} (13 cartes nécessaires et 5 réalisées à ce jour).

Les représentants des fédérations se déclarent prêt à participer au développement des grandes cartes. La présidente propose de créer un second groupe de travail dédié aux grandes cartes avec les mêmes critères de fonctionnement que pour le premier. Les travaux du groupe prendront en compte le tableau d'utilisation des cartes établi par le SIA (voir annexe 2 du compte-rendu).

Proposition retenue : mise en place d'un **groupe de travail « Grandes cartes »**, animé par le SIA Les candidats sont invités à présenter leur candidature auprès du secrétariat permanent du comité.

Cartes VAC

Le SIA a mis en place une procédure de relance des informateurs aéronautiques pour les cartes VAC n'ayant pas fait l'objet de demande de mise à jour depuis 5 ans et plus. La plupart des informateurs aéronautiques sollicités ont répondu à l'attente et seulement 14 cartes sortent encore de l'objectif. Le représentant de la FFA confirme que le besoin est réel et apprécie la démarche.

Rubrique « AVA » des cartes VAC : cette rubrique dont tout le monde convient que l'acronyme n'est pas réellement parlant, est utile car elle référence l'autorité de l'aviation civile compétente pour l'aérodrome. La représentante de la DSAC annonce que des dispositions seront prises pour que cette rubrique soit correctement renseignée suite aux réorganisations de la DGAC. Le comité propose que le terme AVA soit remplacé au profit d'une appellation plus claire.

QFU préférentiel : la suppression de la mention de QFU préférentiel résultait de l'application d'un mode opératoire général à une situation particulière. Un rappel a été fait à l'ensemble des acteurs concernés et l'information des QFU préférentiels sera maintenue sur les cartes VAC.

2.5 Information temporaire

NOTAM

Certains membres du comité ont jugé la clarté des NOTAM perfectible. Une standardisation de leur présentation est souhaitée. Le chef de la division Exploitation du SIA rappelle qu'un guide de demande de publication NOTAM a été rédigé par le SIA à l'intention des informateurs aéronautiques, mais que le descriptif (champ E) est relativement libre ; le choix de sa rédaction appartient à l'informateur.

Le représentant de la FFA juge inutile la mise à disposition systématique des NOTAM de série M (NOTAM militaires).

Le représentant de la FFP souhaiterait pour les parachutistes une recherche par zone. L'aide graphique délimitant une zone géographique utilisée notamment par Skyguide pourrait être une piste à explorer. Dans le même ordre d'idée, le représentant de la FFVL souhaite aussi pouvoir faire les recherches par tranches d'espaces.

Certains membres ont manifesté l'envie de disposer de tris plus sélectifs pour les NOTAM (IFR / VFR, jours/ nuits….).

AZBA

Le SIA va mettre à la disposition des pilotes une présentation graphique de l'activité quotidienne des zones du réseau Défense basse altitude. Une présentation est effectuée au comité en situation réelle (activité du jour). L'objectif est une meilleure visualisation par rapport à l'actuel message AZBA, mais aussi d'éviter aux pilotes d'avoir (dans le cadre d'un fonctionnement normal) à se référer aux NOTAM décrivant l'activité des zones. Le SIA devant prendre toutes les dispositions pour sécuriser ce nouvel outil, sa mise en exploitation opérationnelle est légèrement différée.

Certains membres du comité, se félicitant de la qualité de l'outil, souhaiteraient voir son domaine étendu à toutes les zones réglementées.

SUP AIP

La nouvelle présentation des SUP AIP concernant les zones temporaires est jugée plus opérationnelle et utile pour les pilotes, notamment dans le nord-est où la mixité des circulations est importante et très marquée. Prenant un exemple récent, un des membres du comité souligne que la prise en compte de l'information par les pilotes est meilleure via un SUP AIP que par un NOTAM, lorsqu'il s'agit de reporter une trajectoire ou une zone sur une carte de navigation (meilleure intégrité).

3 - Autres projets en cours

3.1 Webshop européen

La Présidente informe le comité de la mise en service prochaine d'une boutique en ligne européenne dont l'objet est, dans un premier temps, de commercialiser et de distribuer via internet les produits AIS proposés par le SIA et Skyguide. Ce service devrait être opérationnel fin juin, à l'adresse internet : http://www.aiswebshop.eu

3.2 Export de données points VFR

Au cours des deux dernières années, le SIA a procédé à la saisie en base de données des caractéristiques des points VFR. La plupart des données sont donc aujourd'hui disponibles pour l'export, mais plusieurs questions se posent encore pour leur mise à disposition : mode de facturation, degré de précision, format, tri…

4 - Points divers

Un point est fait par la Présidente sur la question des protocoles que la DSNA doit établir avec les fournisseurs de données et renseignements aéronautiques.

Certains membres du comité s'interrogent sur la compétence des nouveaux responsables de la fourniture des données sur des terrains hors DSNA. Une alternative évoquée consisterait pour l'exploitant de l'aérodrome à confier la fonction de fournisseur de données à un spécialiste. Le représentant de la FFA déclare ne pas vouloir assumer la responsabilité des informations liées à la sécurité. La représentante de la DSAC indique que, lors de l'homologation et dans le cadre de surveillance, la DSAC vérifie les informations touchant la sécurité. La Présidente estime qu'une double source d'informations pour un terrain donné est possible.

5 – Clôture de la réunion

Le comité recommande de tenir la prochaine réunion fin 2009/début 2010.

La présidente clôture cette première séance du comité national de l'information aéronautique de l'aviation légère et sportive.

Annexe 1 / Liste des participants

Fédérations	Nom
F.F.A.	Claude ABADIE
F.F.A.	Roger COATMEUR
F.F.A.M.	Jean-Yves PERRET
F.F.A.M.	Patrick PIOTTE
F.F. Aérostation	Gérard GRANGÉ
F.F.P.	Daniel GRAND
F.F.P.L.U.M.	Michel HIRMKE
F.F.V.L.	Gérard DELACOTE
F.F.V.V.	Bernard DUDON
R.S.A	Bernard PIERACCI
DGAC	
DSAC/SO	Alice-Anne MEDARD (matin)
DSAC/SO	Béatrice ARTIGLIERI (après-midi)
DSNA/SDPS	Erwan PAGE
MALGH	Patrice MOREAU
SEFA	Guy LACAZE
SIA	Annie COUTIN
SIA	Martial DUQUEYROIX
SIA	Bernard CROQUET DE BEAUBOIS
SIA	Anne-Marie GALAND
SIA	Claude VILLEROUX

Annexe 2 / Tableau synthétique des cartes de navigation grand format
Caractéristiques et recommandations d'utilisation

Type de carte	Caractéristiques				Utilisation recommandée
	Plafond	Découpage	Fréquence de publication	Autres caractéristiques	
Carte de croisière au 1/1 000 000 ème (« Million »)	FL195	France en 2 zones	2 / an	Fond topo allégé (sans végétation…) Verso avec fréquences/moyens radio	Préparation des vols de navigation moyennes et longues distances en IFR ou VFR. Permet l' identification rapide des zones/espaces à traverser…. Exploitable en vol pour la radio-navigation en VFR et notamment la phase de croisière en niveau de vol.
Carte au 1/500 000 ème (IGN/SIA)	5000ft AMSL/ 2000ft ASFC	France en 4 zones	1 / an	Avec fond topo détaillé	Préparation et réalisation des vols de navigation VFR (cheminement), sur courtes et moyennes distances et limités au plafond indiqué .
Carte au 1/250 000 ème	FL195*	France en n zones (couverture progressive)	2/an*	Fond topo détaillé mais permettant une meilleure lisibilité de la couche aéronautique	Préparation et réalisation des vols de navigation VFR (radio-navigation et cheminement) sur courts et moyens trajets. Utilisation très fortement recommandée dans les régions complexes à forte densité d'espaces et de zones réglementées.
Carte RTBA		France en 1 zone	2 /an		Sensibilisation des pilotes VFR aux activités militaires dans le réseau d'itinéraires basse altitude. Préparation des vols pouvant interférer avec le réseau correspondant, en combinaison avec les données d'activation des ZTBA diffusées par NOTAM.

* sauf Bâle-Mulhouse(FL 115 et 1/an), car réalisée conjointement avec la Suisse et l'Allemagne